# Denkschrift über die Anlage einer Eisenbahn von Kaiserslautern ..

# Denkschrift

über die

# Anlage einer Eisenbahn

von

## Kaiserslautern über Kirchheimbolanden

bis

## an die Landesgrenze

zum

## Anschluß an die Rheinhessischen Eisenbahnen bei Alzey.

## (Donnersberger Bahn.)

Druck von Carl Thieme in Kirchheimbolanden.

Digitized by Google

Digitized by Google

# Einleitung.

Die hohe Bedeutung der Eisenbahnen für die Förderung aller materiellen Interessen ist allgemein in das Bewußtsein der Bevölkerungen gedrungen; allerwärts, wo die Länder und Völker verbindende Eisenschiene noch fehlt, sehen wir die Bestrebungen unausgesetzt auf deren Erlangung gerichtet. Am lebhaftesten aber muß sich das Bedürfniß nach Eisenbahnen in solchen Gegenden geltend machen, die, noch vor wenigen Jahren von belebten Straßen des Handels- und Reiseverkehrs durchzogen, durch ungünstige Combinationen des Eisenbahnsystems jetzt verödet und abgeschnitten von allem größern Verkehre sind. Mit dem großen Verkehre verloren sie zugleich die Grundlage vieler wirthschaftlichen Erwerbskreise, deren Verfall auch den eigenen und localen Handelsverkehr in Rückgang, die wirthschaftliche Entwicklung der Bevölkerung selbst mehr oder minder in Stockung versetzte.

Eine solche Gegend, die, wenn auch im Allgemeinen wohlhabend, doch durch Verlegung der Verkehrsstraße große Verluste erlitten hat, ist der Landstrich von Kaiserslautern über Winnweiler, Kirchheimbolanden, Alzey nach Mainz.

Ueber diese Orte und von Kaiserslautern südwestlich weiter nach der Saargegend bewegte sich seit alten Zeiten der Verkehr zwischen Mitteldeutschland und Frankreich. Von den Römerzeiten bis in die Gegenwart finden sich in ihr Denkmale, welche davon Zeugniß geben, daß hier stets reges Leben herrschte. Einen außerordentlichen Aufschwung aber nahm der Verkehr, als der erste französische Kaiser die Straße in eine Kunststraße, die noch heute sogenannte Kaiserstraße, umbauen ließ. Nunmehr benutzte der gesammte Handel zwischen Mainz und Frankfurt, als den Ausgangspunkten für Mittel- und Nordostdeutschland, und Frankreich diese beste und directeste Verkehrsstraße.

Die Eisenbahnen mußten eine wesentliche Umgestaltung dieser Verkehrsverhältnisse herbeiführen. Indem sich vor 15 Jahren zuerst in Belgien directe Anschlüsse an die französischen Bahnen ergaben, zog sich der Verkehr alsbald von seinen alten Straßen hinweg dahin; indem sich dann die Anschlußpunkte vermehrten — Forbach, Weißenburg, Straßburg, Basel — traten ebenso viele Theilungen des Verkehrs ein. Zugleich war damit jedoch ein so außerordentliches Anwachsen des Verkehrs mit Frankreich verbunden, daß jeder Theil das frühere Ganze weit überschreiten mag.

Wurde der Verkehr der Kaiserstraße schon sehr beträchtlich durch die, wie erwähnt, zuerst in Belgien erzielten Eisenbahnanschlüsse beeinträchtigt, so waren die Bahnbauten in der Pfalz keineswegs geeignet, denselben



Digitized by Google

zu erhalten. Die Bahn von Forbach nach Kaiserslautern wendet sich hier von der directen Linie rechts ab nach Neustadt und zwingt den Verkehr, den beträchtlichen Umweg über Neustadt, Ludwigshafen und Worms nach Mainz zu nehmen.

Die Herstellung der directen Richtung der natürlichen und alten Verkehrsstraße ist der Zweck unserer projectirten Eisenbahn.

## Bedeutung der projectirten Eisenbahn für den Transitverkehr durch die bayerische Pfalz.

Der große, durchgehende Reise- und Handelsverkehr, welcher sich vor der Zeit der Eisenbahnen in einzelnen Ausgangspunkten sammelte und von da aus in unveränderlicher Weise die alten Verkehrsstraßen benutzte, ist heute äußerst beweglich. Fast allerwärts bestehen für größere Entfernungen Concurrenzbahnen und jeder Reisende prüft den Fahrplan in der Hand, welcher Weg der angenehmste und günstigste, jeder Kaufmann ermittelt nach den Gütertarifen die Frachten und trifft hiernach seine Dispositionen: eine Ersparniß von einer Stunde in der Reisezeit, directe und ununterbrochene Beförderung und gelegene Abfahr- und Ankunftszeiten verlegen in wenig Monaten den Personentransit auf weite Strecken von einer auf eine andere Linie; eine Ersparniß von einigen Kreuzern oder Pfennigen in der Fracht läßt alte Routen veröden und neue frequent werden.

Wie angedeutet, verläßt die Pfälzische Ludwigsbahn bei Kaiserslautern die directe alte Verkehrsstraße und wendet sich rechts ab nach Ludwigshafen, der Mannheimer Rheinschanze. War dies im Hinblick auf die Bedeutung der badischen Stadt Mannheim gerechtfertigt, so mußte es die Pfälzische Bahn andererseits für den Verkehr in nordöstlicher Richtung und umgekehrt der Möglichkeit einer günstiger liegenden Concurrenzlinie aussetzen, so mußte es die Gefahr in sich bergen, daß — wie dies inzwischen erfolgt ist — der entsprechende Transitverkehr der bayerischen Pfalz überhaupt verloren gehe. Im Jahre 1856 bereits entstanden für Concurrenzlinien zwei Projecte: das eine in unserem Lande, die Bahn von Kaiserslautern über Winnweiler, Kirchheimbolanden nach Alzey und Mainz, die wir hier vertreten; das andere im Auslande, die Rhein-Nahe-Bahn, von Neunkirchen über St. Wendel, Oberstein, Creuznach nach Bingen und Mainz.

Nachdem wir, in Folge der unterm 16. Juni 1856 ertheilten Bewilligung des königl. Staatsministeriums, mit Aufwendung beträchtlicher Summen und Arbeiten, das Project vollständig ausarbeiten gelassen und der königl. Regierung zur Ertheilung der Bauconcession vorgelegt hatten, verlautete, daß sich einflußreiche Stimmen gegen unser Project ausgesprochen, weil dasselbe die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft benachtheiligen werde. Wir waren zwar der Ueberzeugung, daß über Principienfragen, über die rechtliche Möglichkeit der Bahn entschieden sein mußte, bevor uns die Bewilligung zur Projectirung wurde, daß nunmehr nur noch technische und locale Interessen der betheiligten Gegend zu wahren sein würden, wir machten geeigneten Orts geltend, daß der Vortheil, welchen die neue Bahn für die Ludwigsbahn haben müsse, den Nachtheil weit überwiegen werde, daß größerer Nachtheil aber sicherlich ohne jeden Vortheil durch den Bau der Rhein-Nahe-Bahn eintreten müsse, während es bei Ausführung unserer Bahn wahrscheinlich sei, daß der Bau der, bekanntlich große Schwierigkeiten bietenden, Rhein-Nahe-Bahn unterbleibe. Wir deuteten an, daß die Pfälzische Ludwigsbahn durch Uebernahme des Projectes allen gefürchteten Nachtheilen begegnen könne, und erklärten uns andererseits eventuell bereit, in Kaiserslautern einen besondern Bahnhof zu erbauen, wenn der Mitbenutzung des Bahnhofs der Pfälzischen Ludwigsbahn unüberwindliche Hindernisse entgegenständen.

Digitized by Google

Allen unseren Hoffnungen entgegen wurde uns jedoch die, ohne Zinsgarantie, erbetene Concession nicht ertheilt; hinsichtlich der von uns hervorgehobenen Gefahren durch die Rhein-Nahe-Bahn machte sich die Ansicht geltend, diese Bahn werde nicht zur Vollendung gelangen, aber, selbst wenn sie gebaut werde, nicht die befürchteten Nachtheile haben, weil die Ludwigsbahn durch Verträge geschützt sei.

Inzwischen ist bekanntlich die Rhein-Nahe-Bahn unter den größten Opfern der Actionäre ausgeführt worden. Während die Entfernung von Neunkirchen, wo die Rhein-Nahe-Bahn unmittelbar vor der bayerischen Grenze von der Saarbrücker Bahn abzweigt, über Kaiserslautern und Ludwigshafen nach Mainz 23,92 Meilen beträgt, ist die Entfernung von Neunkirchen über die Rhein-Nahe-Bahn und Bingen nach Mainz nur 20,50 Meilen, **die Route der preußischen Bahn ist sonach um 3,42 Meilen kürzer, als die der Pfälzischen Ludwigsbahn.**

Die preußische Eisenbahn-Verwaltung hat diese günstige Position rücksichtslos und sofort nach Eröffnung der Bahn benutzt, sie hat sich zu dem, ihrer Lage günstigen Principe bekannt, daß der directe Verkehr nur allein der kürzesten Linie zugewendet werden dürfe, sie hat jede Billetausgabe, jede Beförderung von Gütern zwischen Neunkirchen und Mainz und über diese Concurrenzpuncte hinaus durch die Pfalz unbedingt untersagt, und dadurch, mit einem Schlage, den ganzen fraglichen Transitverkehr der Pfälzischen Ludwigsbahn und der Pfalz entzogen. Die Pfälzische Ludwigsbahn hat zwar hiergegen anzukämpfen versucht, aber vergeblich.

Was nun die Größe des Transitverkehrs der Rhein-Nahe-Bahn, resp. des Antheils, welchen sie der Pfalz entzogen hat, anbelangt, so stehen darüber allerdings keine genauen Zahlen zu Gebote, der Geschäfts-Bericht für den Betrieb der Rhein-Nahe-Bahn im Jahre 1862 ist noch nicht erschienen und 1861 war der Verkehr noch zu jung, um sich schon entwickelt haben zu können, ja theilweise wurden die Verkehrs-Verbindungen erst 1861 selbst hergestellt. Gleichwohl läßt sich dessen Bedeutung durch einige Zahlen, die wir dem Berichte der Saarbrücker Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung pro 1861 entnehmen, charakterisiren.

Der Hessisch-Saarbrücker Güterverkehr, via Rhein-Nahe-Bahn, d. h. der Güterverkehr, welcher **beide** Endpunkte Neunkirchen und Bingerbrück überschritt und von Bingen aus auf und über die Hessische Ludwigsbahn ging, betrug 1861 circa 540,000 Ctr. Ueber die gleiche Strecke Neunkirchen-Bingen-Mainz bewegte sich aber auch ein sehr beträchtlicher Verkehr der Station Neunkirchen selbst, insbesondere die Erzbezüge und Eisenversendungen der Herren Gebrüder Stumm in Neunkirchen. Berücksichtigt man, daß auf der Station Neunkirchen 746,000 Ctr. Güter ankamen und abgingen und daß der directe Verkehr von hessischen Stationen mit der Rhein-Nahe-Bahn 661,000 Ctr. betrug, so wird es gering gegriffen sein, wenn wir davon 25 Procent dem obigen Transitverkehr zuschlagen, so daß derselbe, gering angesetzt, dem Verkehr durch die Pfalz mindestens 700,000 Ctr. an Gütern bereits künstlich entzogen hat.

Der Transit im Personenverkehr ist ebenfalls aus dem Berichte nicht näher zu entnehmen, allein ersichtlich noch sehr wenig entwickelt, weil die Route über die Rhein-Nahe-Bahn gegenüber den Concurrenzrouten über Cöln, Straßburg u. s. w. bislang wenig beliebt gewesen zu sein scheint. Gleichwohl wollen wir anführen, daß nach dem bereits erwähnten Berichte der Saarbrücker Bahn 1861 zwischen dieser Bahn und Mainz u. s. w. via Rhein-Nahe-Bahn über 6000 Personen befördert wurden.

Diese beträchtlichen mit der Entwicklung des Verkehrs stets steigenden Verluste für den pfälzischen Verkehr würden vermieden worden sein, wenn die von uns projectirte Bahn rechtzeitig zur Ausführung gelangt wäre, sie werden wiederum beseitigt werden, sobald diese Ausführung erfolgt.

Die Länge der Pfälzischen Ludwigsbahn von Neunkirchen bis Kaiserslautern beträgt 6,52 Meilen, die unserer projectirten Bahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden bis zur Landesgrenze 6,25 Meilen und die der Bahn von der Landesgrenze über Alzey bis Mainz 5,26 Meilen. Unsere neue Bayerisch-Hessische

Digitized by Google

Route wird also zusammen 18,03 Meilen Länge haben, gegen die 20,50 Meilen lange Route durch Preußen, **sonach 2,47 Meilen kürzer sein und demgemäß der bayerischen Pfalz alle Vortheile der kürzesten Linie wiederum zuführen.**

Wenn diese Vortheile an und für sich mit dem steigenden Verkehre von Jahr zu Jahr wachsen werden, so ist es hier am Orte darauf hinzudeuten, daß es sich in dem angrenzenden Rheinhessen nicht allein um die Bahn von der Landesgrenze über Alzey nach Mainz handelt. Wie in der anliegenden Uebersichtskarte angezeichnet, sind daselbst vielmehr zwei sich kreuzende Eisenbahnen projectirt, die eine von Mainz über Alzey zur Fortsetzung nach Kaiserslautern, die andere von Bingen über Alzey nach Monsheim zur Fortsetzung nach Dürkheim-Neustadt, mit einer Abzweigung von Monsheim nach Worms. Die Hessische Ludwigsbahn hat diese verschiedenen Linien bereits bearbeiten lassen und sich zu deren Ausführung sowohl öffentlich wie dem Vernehmen nach auch der Verwaltung der Pfälzischen Bahnen gegenüber schriftlich bereit erklärt, falls die Fortsetzungen in der bayerischen Pfalz gebaut würden. Dieselbe Erklärung ist, wie uns mitgetheilt wird, auch bereits durch das großh. hessische Ministerium an das königl. bayerische Ministerium übermittelt worden, so daß es nunmehr allein an Bayern liegt, den Bau dieser Bahnen herbeizuführen oder nicht. Nur die Bahn von Worms nach Alzey ist von der großh. hessischen Regierung bereits in diesen Tagen concessionirt worden und wird durch die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft sofort ausgeführt werden.

Dieses rheinhessische Bahnsystem wird dem Eisenbahn-Verkehre seither fern gelegene reiche Gegenden erschließen und dadurch, sowie durch die Abkürzung der Route von Bingen nach Neustadt den Verkehr durch die Pfalz sehr beträchtlich vergrößern. Da jedoch die Hessische Ludwigsbahn erklärt hat, das ganze Bahnsystem, insbesondere auch die Linie Bingen-Alzey zur Fortsetzung nach Dürkheim-Neustadt, nur dann auszuführen, wenn in der bayerischen Pfalz die Fortsetzungen, insbesondere die nach Kaiserslautern, gebaut würden, so sind die für die Pfalz daraus resultirenden Vortheile auf's Innigste mit der Ausführung unseres Projectes verknüpft, Vortheile, die nach den Andeutungen, welche wir gaben, allein an Frachten des Transit-Güterverkehrs schon Hunderttausende von Gulden jährlich betragen müssen.

---

## Bedeutung der projectirten Bahn für den eigenen Verkehr der bayerischen Pfalz.

Wenn sich die Bedeutung eines Eisenbahn-Transitverkehres einigermaßen nach der Höhe der Transportmassen beurtheilen läßt, so entzieht sich dagegen diejenige Bedeutung, welche eine Eisenbahn für den eigenen Verkehr eines Landes und dadurch für dessen wirthschaftliches Gedeihen haben mag, der Natur der Sache nach, jeder Zahlenberechnung, weil sich ihre Einwirkung auf alle Verhältnisse mehr oder minder erstreckt. Der beste und einzig wahre Maßstab der Beurtheilung ist die Erfahrung, welche lehrt, daß noch jede Gegend durch eine Eisenbahnverbindung den Impuls zu neuer wirthschaftlicher Thätigkeit und Prosperität empfing und daß auch da, wo Concurrenzen in der Nähe entstanden, diese nie der Allgemeinheit Nachtheil brachten und selbst bei den concurrirenden Bahnen den entsprechenden Nachtheil durch allgemeine Verkehrssteigerungen bald wiederum ausglichen.

Der eigene Verkehr einer Bahn und resp. der Gegend ist von zweierlei Art, nämlich der Verkehr der Gegend mit anderen Gegenden und dann der Localverkehr der einzelnen Orte einer Gegend unter sich selbst.

Digitized by Google

Der Verkehr mit Stationen anderer Bahnen entspricht hinsichtlich des Güterttransportes der Ein- und Ausfuhr der Gegend, ist also um so bedeutender, je mehr in's Gewicht fallend die auszutauschenden Productions- und Consumtions-Artikel sind. Es ist dies besonders bei der von unserem Bahnprojecte betheiligten Gegend der Fall, deren Ausfuhr zur Hauptsache in Producten der Landwirthschaft und Baumaterialien, deren Einfuhr vielfach in Brennmaterial besteht. Es bedarf keiner Erläuterung, daß die Frachtermäßigungen, welche die Eisenbahn hinsichtlich aller Transporte herbeiführt, dem Lande zu gut kommen. Wie groß diese Ersparniß sein wird, läßt sich annähernd durch Vergleich mit anderen Bahnen schätzen. Die Pfälzische Ludwigsbahn und die Pfälzische Maximiliansbahn hatten im letzten Betriebsjahre gegen 22 Millionen Centner Güterttransport. Nach Verhältniß der Meilen würde unsere Bahn gegen 5½ Million Centner befördern, was bei einer Frachtersparniß von durchschnittlich nur 5 kr. per Ctr. einen Gewinn von 450,000 fl. jährlich für das Land ergeben würde. Entsprechend wird die Bevölkerung an den Reisekosten ersparen. Ungleich größer jedoch wird der Vortheil sein, welcher unserer Gegend durch die besseren Absatzgelegenheiten, den erleichterten und raschern Reiseverkehr, die Belebung des Verkehrs überhaupt erwachsen wird, der sich jedoch jeder Berechnung entzieht. Im Allgemeinen dürfte es genügen auf die bestehenden Verhältnisse selbst hinzuweisen.

Der Nordwesten der bayerischen Pfalz, der gegenwärtig das Mainz-Frankfurter Gebiet nur mit Hülfe der Rheinbahnen und der Rhein-Nahe-Bahn erreichen kann, wird durch die neue Bahn seinem Ziele ungleich rascher und wohlfeiler zugeführt werden. Welche Bedeutung aber selbst der Verkehr unserer Bahn mit dem benachbarten Rheinhessen durch die Ausführung der projectirten Bahnen erhalten müßte, erhellt schon daraus, daß längs der Linie auf bayerischem Gebiet in einer Entfernung von zwei Stunden seitwärts der Bahn 72 Ortschaften mit circa 60,000 Einwohnern liegen, während an den mit unserem Project in Verbindung stehenden hessischen projectirten Provinzialbahnen in Entfernung bis zu einer Stunde von der Bahn 90 Orte mit 106,000 Einwohnern gelegen sein würden.

Nicht minder günstige Aussichten eröffnen sich für den Verkehr, der gegenwärtig schon die Landstraßen belebt und bei rascher und billiger Beförderung, der Natur der Verhältnisse nach, eine ungleich bedeutendere Ausdehnung erlangen muß.

Wenn wir auf einzelne Gegenstände des Verkehrs eingehen, so steht mit dem Verkehr in Landesproducten oben an der Steinkohlenverkehr. Die Preise der Steinkohlen für gewöhnlichen Brand sind dermalen auf den Gruben der Saar 12 bis 14 kr. der Centner, je nach Qualität, bis Bingen geliefert 23 bis 25 kr., bis Mainz 25 bis 27 kr., wogegen die Ruhrkohlen guter Qualität bis Mainz zu 20 bis 22 kr. geliefert werden. Bei diesen Preisverhältnissen ist es begreiflich, daß die Ruhrkohlen den Saarkohlen nicht allein am Mittelrhein die Concurrenz fast unmöglich gemacht haben, sondern daß die Ruhrkohle auch den größern Theil des Bedarfs des Innern der Provinz Rheinhessen erobern, sich sogar nach dem nördlichen Theile der bayerischen Pfalz ausdehnen konnte. Die Erbauung der Bahn von Kaiserslautern aus durch beide Provinzen wird jedoch dies Verhältniß alsbald zum Vortheil der Saarkohle umändern, indem statt hoher Frachten für Landtransporte ab Kaiserslautern niedrige Eisenbahnfrachten zur Anwendung gelangen; es werden dadurch den Bahnen sehr große Transporte zufallen, den Bevölkerungen aber erhebliche Frachtersparnisse zu Gunsten kommen. Während die Fracht beispielsweise jetzt per Achse von Kaiserslautern bis Kirchheimbolanden für Kohlen 14 kr. beträgt, wird die Eisenbahnfracht nur circa 4 kr. sein, also eine Ersparniß gemacht werden, die fast die Höhe des Preises der Kohlen selbst erreicht.

Wie hoch sich der Kohlenbedarf der nördlichen Pfalz und des südlichen und mittleren Theiles Rheinhessens zur Zeit beläuft, darüber stehen genaue statistische Angaben nicht zu Gebote. Die Zahlen würden aber auch im vorliegenden Falle nur wenig beweisen, denn es ist eine Erfahrung, die sich allerorts wiederholt hat,

Digitized by Google

daß der häusliche Verbrauch der Kohle sich durch billigere Preise rasch und unfehlbar erweitert, und es ist ein nicht minder bewährter und schon von selbst einleuchtender Erfahrungssatz, daß erst auf der Grundlage einer billigen Kohle die gesammte Fabrikindustrie ihren Blüthestand erreichen kann. Diese Erfahrungen haben sich besonders auch an den glänzenden Erfolgen der Pfälzischen Ludwigsbahn erprobt und werden sich ohne Zweifel nunmehr zum Segen des Landes wiederholen. Es enthalten die in Frage stehenden Landestheile der bayerischen und hessischen Pfalz circa 50,000 Familien. Daß sich der Unternehmungsgeist dieser Bevölkerung die gebotenen Vortheile kräftig zu Nutzen machen wird, dafür bürgt die Natur der bereits vorhandenen Fabriken, bürgen die zahlreichen Bierbrauereien, Branntweinbrennereien, Kalköfen und Ziegeleien, Eisenwerke (Freiherr von Gienanth) u. s. w., denen die Schienenstraße das Grundelement eines höhern Aufschwunges — ein billiges Brennmaterial — zur Stelle schaffen wird.

Für den Localverkehr und den Wohlstand der Bevölkerung kommt jedoch der Kohlenbezug nicht allein in Betracht. Zwischen dem westlichen und östlichen Theile der Rheinpfalz besteht vielmehr ein sehr lebendiger Austausch von mannigfachen Roh- und Kunstproducten, der sich nach der Ausgiebigkeit der exploitirten Naturschätze und den reichlich vorhandenen rührigen Arbeitskräften, wo die Eisenstraße die Hand reicht, auch unfehlbar in einer wachsenden Betriebsamkeit und in stets stattlicheren Güterzügen offenbaren wird.

Ueberreich mit allen Früchten der Landwirthschaft, mit Getreide, Kartoffeln, Schlachtvieh u. s. w. gesegnet, bildet die nordöstliche Rheinpfalz die hauptsächlichste Vorrathskammer für die in ihrer Bodencultur weniger gesegneten westlichen Landestheile. Wie dieser Verkehr mit Nahrungsmitteln durch die projectirte Schienenstraße zunehmen würde, läßt sich am besten mit der Thatsache belegen, daß gegenwärtig die Getreidepreise auf dem Fruchtmarkte zu Kaiserslautern stets höher stehen, als auf den rheinhessischen Märkten.

Was an Wein, fabricirtem Tabak, Lederwaaren u. a. nach Westen, und an Holz, Vieh, Eisen- und Blech-, Porzellan-, Glas- und anderen Manufacturwaaren von Saarbrücken und der Umgegend nach Osten zieht, die Repsladungen, die aus der hessischen Rheinprovinz und dem angrenzenden bayerischen Gebiete nach den Oelmühlen von Kaiserslautern und der dahinführenden Straße, und die Oelsendungen, die von da wieder zurückgehen, die Erztransporte aus der Gegend von Alzey nach den von Gienanth'schen Werken seien hier nur gelegentlich berührt.

Ausdrückliche Erwähnung verdient dagegen nach seiner Bedeutung für den Localverkehr sowohl, wie für den Landeswohlstand, der Handel der Provinz mit Kalksteinen. Kalksteine finden sich in der Gegend von Alzey bis Kirchheimbolanden, im Zellerthale und bei Göllheim in überreicher Fülle: manche sonst wohlgeeignete Bodenfläche wird erst durch die Entfernung des Kalksteingerölles der Cultur gewonnen werden. Dagegen will es eine glückliche Fügung der Natur, daß in den westlichen Landestheilen ein schwerer und kalter Boden gerade durch die Verbindung mit der auflösenden erwärmenden Kalkerde zu ungleich höherer Fruchtbarkeit gesteigert werden kann.

Darauf gründet sich eine Nachfrage im Westen und eine Exploitation, die schon gegenwärtig in manchen Ortschaften 250,000 und mehr Centner jährlich erreicht und insbesondere der ärmern Bevölkerung eine sehr erwünschte Quelle des Verdienstes eröffnet.

Selbstredend mußte jedoch der Transport per Achse dem umfangreichen Bezug eines im Verhältnisse zu seinem Werth so massigen Materials die größten Hindernisse bereiten. Es konnten nur die wohlhabenderen Oekonomen, und auch diese nur in beschränktem Maße, davon Gebrauch machen. Durch die raschere und billigere Beförderung mittels der Schienenstraße wird auch dieser Handel mit Kalksteinen zum großen Vortheil der Agricultur der westlichen und des Wohlstandes der östlichen Provinzen die beträchtlichste Ausdehnung gewinnen.

Digitized by Google

Endlich erwähnen wir noch den inneren Handelsartikel, bei dessen wohlfeilerem Transport, resp. steigendem und preishaltendem Absatz, auch das Interesse des Staats, wenngleich nicht am höchsten, doch am unmittelbarsten, betheiligt ist. Für den Bezug ihres Brenn- und Nutzholzes, insbesondere ihres starken Bedarfs an Weinbergspfählen, sind die waldarmen Gegenden der hessischen und angrenzenden bayerischen Pfalz fast ausschließlich auf die Staatswaldungen im Westen der Provinz verwiesen. Wie günstig aber die Schienenstraße auf diesen Holzhandel und den Ertrag der Staatswaldungen rückwirken wird, ergibt eine unter ähnlichen Umständen bereits erfolgte Erfahrung.

Als nämlich die Erbauung der Stumpfwaldstraße die frühere Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Versendung nach dem Osten bedeutend verminderte, gingen die Holzpreise in den Staatswaldungen auch alsbald in die Höhe. Insofern aber diese Eisenbahn noch günstigere Bedingungen zu stellen vermag, würde sich mit Vollendung der Donnersberger Bahn auch dieselbe Erscheinung zum großen Vortheil für die Staatskasse und die Verbraucher wiederholen.

Dies in kurzen Zügen und in seinen wesentlichen Elementen der Verkehr, der sich unserer projectirten Eisenbahn zuwenden und den sie sich nach der Natur der eingreifenden Verhältnisse durch den mächtigen Einfluß eines wohlfeilen und zuverlässigen Transportes rasch und zusehends groß ziehen muß.

Schon der Verkehr, der sich gegenwärtig auf und zur Seite der Straßen bewegt, die die Eisenstraße ersetzen wird, ist ein sehr beträchtlicher.

Angesichts der Erfahrung, die sich in jedem mit Naturproducten und Betriebsamkeit gesegneten Lande noch jedesmal bestätigt hat, darf man jedoch kühn behaupten, daß auch die große internationale Verkehrsstraße, die von Kaiserslautern nach Mainz die blühenden pfälzischen Lande in ihrer Mitte durchschneidet, die auf Grund des bereits bestehenden Verkehrs berechneten Erfolge rasch überholen wird.

## Bedeutung der projectirten Bahn für die Pfälzische Ludwigsbahn und für die Städte Ludwigshafen und Kaiserslautern.

Die Ausführung unseres Projectes ist vor nunmehr 4 Jahren an der Einsprache der Pfälzischen Ludwigsbahn gescheitert. Heute sind alle Verhältnisse so durchaus umgestaltet, daß wir allseitig eine günstige Beurtheilung voraussetzen dürfen.

Wir haben schon angedeutet, daß die Rhein-Nahe-Bahn der bayerischen Pfalz den bedeutenden Transitverkehr zwischen Mainz und der Saar und über diese Punkte hinaus vollständig entzogen hat. Dieser Verkehr wird durch die erfolgte Eröffnung der Rheinbrücke bei Mainz und der Bahn nach Frankfurt, sowie die Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes überhaupt, sehr beträchtlich anwachsen. Wenn wir den fraglichen Güterverkehr für die nächsten Jahre auf nur 1,000,000 Ctr. schätzen, so ist dies sicher sehr mäßig gegriffen. Den Personentransit, welchen die Rhein-Nahe-Bahn in den nächsten Jahren zwischen Neunkirchen und Mainz und Frankfurt haben wird, schlagen wir mäßig auf nur 10,000 Personen, meist I. und II. Classe an. Durch die Ausführung unseres Projectes würden diese Verkehre der Pfälzischen Ludwigsbahn wiederum auf ihrer Strecke Bexbach-Kaiserslautern zugeführt und dadurch für 6⅓ Meile circa fl. 103,000 jährlich vereinnahmt werden. Dies ein nachweisbarer, keineswegs unerheblicher Vortheil. Daß jedoch die Vortheile, welche der Strecke Kaiserslautern-Bexbach und Kaiserslautern-Neustadt aus der Herstellung unserer Bahn und der sich in Algey an-



Digitized by Google

schließenden rheinhessischen drei Bahnen nach Worms, nach Mainz, nach Bingen, durch die unmittelbare Verbindung mit circa 25 Meilen neuen, nach allen Anzeigen einem sehr reichen Güteraustausch versprechenden, Bahnen erwachsen müssen, ungleich bedeutender sein werden, bedarf unseres Erachtens keiner weitern Erörterung.

Wie unbedeutend dagegen die wirklichen Verluste für die Pfälzische Ludwigsbahn sein werden, möge folgende Nachweisung zeigen.

Durch die neue Bahn Kaiserslautern-Kirchheimbolanden-Alzey-Mainz kann der Strecke Kaiserslautern-Ludwigshafen-Grenze, circa 13½ Meilen, nur allein der Verkehr zwischen den Stationen Zweibrücken, Einöd, Homburg, Bruchmühlbach, Hauptstuhl, Landstuhl, Kaiserslautern und etwa Hochspeyer noch und Mainz und darüber entzogen werden, da die pfälzische Station Frankenstein bereits der Rothe über Ludwigshafen zufällt, die letzte pfälzische Station Berbach aber nach dem zwischen den pfälzischen und preußischen Verwaltungen getroffenen Abkommen über die Rhein-Nahe-Bahn mit Mainz in Verbindung gesetzt ist. Der gesammte Güterverkehr dieser acht pfälzischen Stationen mit der Hessischen Ludwigsbahn betrug im letzten Betriebsjahre, ausweislich des sehr vollständigen Geschäftsberichtes der Pfälzischen Ludwigsbahn, nicht ganz 130,000 Ctr. Würden wir davon abziehen, was auf die hessischen Stationen Worms, Osthofen, Oppenheim entfällt, so verbliebe uns der Rest, welcher den Nachtheil etwa, gegenüber dem Vortheil von 1,000,000 Ctr., im Güterverkehr repräsentirt.

Im Personenverkehr ist der angeführte Geschäftsbericht nicht so detaillirt; doch läßt sich daraus immerhin entnehmen, daß der Personenverkehr der genannten acht Stationen mit Mainz nicht bedeutend sein kann. Im rheinischen — über Mainz gehenden — directen Personenverkehr mit der Pfälzischen Ludwigsbahn wurden überhaupt 5338 Billete abgesetzt; davon kamen auf die Station Kaiserslautern und darüber 57 Stück, also kaum 1 Procent. Im ganzen pfälzisch-hessischen Personenverkehr (der Verkehr speciell mit den acht Stationen ist nicht ersichtlich) wurden 166,000 Personen befördert, so daß, wenn wir davon für die acht Stationen selbst 5 Procent in Anspruch nehmen, sich immer erst 8300 Personen ergeben. Dies ist im schlimmsten Falle die Einbuße, welche die Personenfrequenz der Strecke Kaiserslautern-Ludwigshafen-Worms durch die neue Bahn erleiden könnte. Auch sie verschwindet gegenüber den direct und indirect erwachsenden Vortheilen.

Man hat s. Z. auch behauptet, unserem Projecte müsse die Genehmigung versagt werden, weil es Ludwigshafen nachtheilig sein werde. In dieser Beziehung können wir uns sehr kurz fassen. Ob die Station Ludwigshafen jährlich durch die von uns berechneten 130,000 Ctr. passirt wird oder nicht, können höchstens die Wagenschieber empfinden. Daß aber der kleine Bruchtheil der von uns zugestandenen 8300 Passanten, welcher sich möglicherweise in Ludwigshafen aufhalten kann, der Stadt keinen Vortheil bieten wird, der gegenüber den Vortheilen, welche unsere Eisenbahn dem Lande gewähren wird, nur genannt werden darf, wird Niemand bestreiten wollen.

Diesem entgegen wird die Stadt Kaiserslautern durch den Bau der projectirten Bahnen, welche in ihr den Ausgangspunkt finden und sie zum Stapelplatz für einen ausgedehnten Landstrich machen, die größten Vortheile ernten, wie dies nach allerwärts unter ähnlichen Verhältnissen die Erfahrung bewährt hat.

Digitized by Google

## Richtung der Bahn und Berechnung der Baukosten.

Wenngleich der Donnersberg mit seinen mächtigen Ausläufern ein stark gruppirtes, für die Anlage einer Eisenbahn allerdings nicht günstiges Terrain bildet, so sind doch die Resultate der nach verschiedenen Richtungen hin vorgenommenen Terrainstudien befriedigender, als man erwartet hätte.

Wie die vorliegenden Baupläne zeigen, wird die Hauptlinie der projectirten Donnersberger Bahn von Kaiserslautern zunächst des dortigen Bahnhofes der Pfälzischen Ludwigsbahn ausgehen, das Lauterthal bei der Papiermühle in nordöstlicher Richtung überschreiten, dann den nördlichen Berghängen sich anschmiegen und in östlicher Richtung der Kaiserstraße bis zur Eselsfürth, und von hier der Stumpfwaldstraße folgend, die Wasserscheide bei Enkenbach erreichen.

Zwischen Enkenbach und Alsenborn sich mehr gegen Nordwest wendend, folgt dieselbe in dieser Richtung dem Alsenzthale bis zur untern Eselsmühle; von hier in nördlicher Richtung bis gegen Langmeil, wo sie das Thal überschreitet und in östlicher Richtung links der Kaiserstraße bis Marnheim herläuft.

Bei Marnheim mit der Kaiserstraße sich wieder gegen Norden wendend, kreuzt sie diese zwischen dem Altholanderhofe und der Ziegelhütte von der linken zur rechten Seite, führt östlich von Kirchheimbolanden an dem dortigen Schloßgarten vorüber, passirt und repassirt die Kaiserstraße abermals in einer Curve, sich erst westlich, dann östlich wendend, und ersteigt am südlichen Gehänge der Morschheimer Höhe den Heuberg, von wo sie nach Durchbrechung des Rückens einer Thalmulde bis zur Landesgrenze folgt.

Die Weiterführung von der Landesgrenze über Alzey nach Mainz und über Alzey nach Bingen ist in sichere Aussicht gestellt und die Bahn von Alzey nach Worms bereits concessionirt.

Bei der Wahl und Bearbeitung dieser Richtungslinie wurde dem Grundsatze möglichst Rechnung getragen, durch Entwicklung die Steigungsverhältnisse möglichst zu mindern. Zugleich aber weist sie auf einen kürzesten Anschluß an die Pfälzische Ludwigsbahn bei Hochspeyer hin, im Falle diese Gesellschaft die unmittelbare Einmündung daselbst gestatten, eventuell vom § 3 der Statuten Gebrauch machen, den Bau der Donnersberger Bahn als Zweigbahn übernehmen wollte.

Durch diesen Anschluß dürfte die Linie um circa 6000 Meter kürzer und das Baucapital wohl um eine halbe Million vermindert werden.

Durch eine zweite Linie, welche um 534 Meter kürzer ist, würde dem Städtchen Winnweiler mehr Rechnung getragen und ihm der Vortheil zugewendet werden, möglichst nahe an der Bahn zu liegen.

Wenn nun einerseits diese Linie kürzer ist und bei ähnlichen Terrainverhältnissen wie auf der Strecke zwischen Alsenborn—Langmeil einen geringern Kostenaufwand in Anspruch nimmt, so gestalten sich anderseits die Steigungsverhältnisse wieder ungünstiger.

Aus nachstehenden Tabellen (s. S. 12) sind die Längen- und Steigungsverhältnisse beider Linien ersichtlich.



Digitized by Google

| Nro. | Längen der Steigungen. Meter. | Längen der Gefälle. Meter. | Längen der Horizontalen. Meter. | Steigt abs. Meter. | Steigt rel. Meter. | Fällt abs. Meter. | Fällt rel. Meter. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **A. Rothe Linie über Enkenbach.** | | | | | |
| 1 | | | $800_{00}$ | | | | | Station Kaiserslautern. |
| 2 | | $400_{00}$ | | | | $2_{00}$ | $^1/_{200}$ | |
| 3 | | | $200_{00}$ | | | | | |
| 4 | $100_{00}$ | | | $0_{58}$ | $^1/_{172,4}$ | | | |
| 5 | $2400_{00}$ | | | $16_{00}$ | $^1/_{150}$ | | | |
| 6 | | | $472_{00}$ | | | | | |
| 7 | $6444_{00}$ | | | $36_{00}$ | $^1/_{170}$ | | | Trennung über Mehlingen. |
| 8 | | | $200_{00}$ | | | | | Wasserscheide bei Enkenbach. |
| 9 | | $1000_{00}$ | | | | $2_{00}$ | $^1/_{500}$ | |
| 10 | | | $618_{00}$ | | | | | Station Enkenbach-Alsenborn. |
| 11 | | $3200_{00}$ | | | | $21_{34}$ | $^1/_{150}$ | |
| 12 | | $1000_{00}$ | | | | $1_{66}$ | $^1/_{600}$ | |
| 13 | | $4400_{00}$ | | | | $22_{00}$ | $^1/_{200}$ | |
| 14 | | | $800_{00}$ | | | | | Station Alsenbrück-Langmeil. |
| 15 | $3200_{00}$ | | | $16_{00}$ | $^1/_{200}$ | | | |
| 16 | | | $500_{00}$ | | | | | Wasserscheide bei Börrstadt. |
| 17 | | $6200_{00}$ | | | | $40_{75}$ | $^1/_{152}$ | Einmündung von Mehlingen. |
| 18 | | | $555_{00}$ | | | $0_{55}$ | $^1/_{1000}$ | Station Dreisen. |
| 19 | | $3145_{00}$ | | | | $21_{70}$ | $^1/_{145}$ | |
| 20 | | | $700_{00}$ | | | | | Station Marnheim. |
| 21 | $3300_{00}$ | | | $44_{00}$ | $^1/_{75}$ | | | |
| 22 | $910_{00}$ | | | $1_{00}$ | $^1/_{910}$ | | | Station Kirchheimbolanden. |
| 23 | $4145_{00}$ | | | $51_{81}$ | $^1/_{80}$ | | | |
| 24 | | | $400_{00}$ | | | | | |
| 25 | | $1185_{00}$ | | | | $14_{81}$ | $^1/_{80}$ | |
| | $20499_{00}$ | $20530_{00}$ | $5245_{50}$ | $165_{89}$ | | $126_{81}$ | | |
| | | | **B. Blaue Linie über Mehlingen.** | | | | | |
| 7 | $2644_{00}$ | | | $14_{77}$ | $^1/_{179}$ | | | Trennung von der Linie A. |
| 8 | $3900_{00}$ | | | $18_{23}$ | $^1/_{213}$ | | | |
| 9 | | | $1500_{00}$ | | | | | Station Mehlingen-Neukirchen. |
| 10 | | $6700_{00}$ | | | | $49_{00}$ | $^1/_{136,75}$ | |
| 11 | | | $900_{00}$ | | | | | Station Winnweiler. |
| 12 | $4600_{00}$ | | | $23_{00}$ | $^1/_{200}$ | | | |
| 13 | | | $280_{00}$ | | | | | Wasserscheide bei Börrstadt. |
| 14 | | $304_{00}$ | | | | $2_{00}$ | $^1/_{152}$ | Einmündung. |
| | $8500_{00}$ | $7004_{00}$ | $2680_{00}$ | $56_{00}$ | | $51_{00}$ | | |

Digitized by Google

Vergleichen wir beide Linien von ihrer Trennung am Egerswooge bis zur Wiedervereinigung bei Börrstadt:

| | A. Linie über Enkenbach. | | | B. Linie über Mehlingen. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Längen. | Neigungen. abs. | rel. | Längen. | Neigungen. abs. | rel. |
| Steigung vom Egerswoog bis zur Wasserscheide . . | 3800$_{00}$ | 21$_{23}$ | $^1/_{179}$ | 3900$_{00}$ | 18$_{23}$ | $^1/_{213}$ |
| Horizontale daselbst mit Stationen . . . . . | 818$_{00}$ | 0$_{00}$ | $^1/_{\infty}$ | 1500$_{00}$ | 0$_{00}$ | $^1/_{\infty}$ |
| Gefälle von hier bis zur Station Alsenbrück-Langmeil und Winnweiler . . . . . | 9600$_{00}$ | 45$_{00}$ | $^1/_{191}$ | 6700$_{00}$ | 49$_{00}$ | $^1/_{136,75}$ |
| Horizontale der Stationen . . . . . | 800$_{00}$ | 0$_{00}$ | $^1/_{\infty}$ | 900$_{00}$ | 0$_{00}$ | $^1/_{\infty}$ |
| Steigung bis zur Wasserscheide bei Börrstadt. . . | 3200$_{00}$ | 16$_{00}$ | $^1/_{200}$ | 4600$_{00}$ | 23$_{00}$ | $^1/_{200}$ |
| Horizontale . . . . . | 500$_{00}$ | 0$_{00}$ | $^1/_{\infty}$ | 280$_{00}$ | 0$_{00}$ | $^1/_{\infty}$ |
| Gefälle bis zur Vereinigung bei Börrstadt . . . | 0$_{00}$ | 0$_{00}$ | — | 304$_{00}$ | 2$_{00}$ | $^1/_{152}$ |
| Summa . . | 18718$_{00}$ | 82$_{23}$ | — | 18184$_{00}$ | 92$_{23}$ | — |

Die Linie B. über Mehlingen kürzer um 534 Meter.

Mit Ausnahme der Strecke zwischen Marnheim und der Grenze können die Steigungsverhältnisse als günstige bezeichnet werden.

Die Steigungen von $^1/_{75}$ und $^1/_{80}$ dürften durch Anlage eines Tunnels vermindert oder auf eine kürzere Strecke reducirt werden können, zu welchem Zwecke jedoch nähere Untersuchungen über die Beschaffenheit des Morschheimer Berges gepflogen werden müßten.

Die kleinsten vorkommenden Curven haben Radien von 600 Metern.

Nach den vorliegenden Kostenanschlägen beläuft sich das Baucapital auf die runde Summe von 5,550,000 fl. — kr., nämlich:

| | | | |
|---|---|---|---|
| I. | Grunderwerb und Absteinung . . . . . | | 329,400 fl. — kr. |
| II. | Erd- und Planirarbeit . . . . . | | 1,865,100 „ — „ |
| III. | Kunstarbeiten, Stütz- und Futtermauern . . . . . | | 572,303 „ 45 „ |
| IV. | Unterbau . . . . . | | 186,000 „ — „ |
| V. | Pflaster- und Chaussirungsarbeiten . . . . . | | 39,000 „ — „ |
| VI. | Herstellung des Oberbaues, als Schwellen, Schienen ꝛc. incl. Ausweichen | | 940,000 „ — „ |
| VII. | a) Bahnwartswohnungen und Wächterhäuschen . . . | 22,610 fl. | |
| | b) Barrieren . . . . . | 3,365 „ | |
| | c) Einfriedigung der Bahn . . . . . | 2,884 „ | |
| | d) Eintheilungs- und Neigungszeichen . . . . . | 341 „ | |
| | Zusammen . . . . . | | 29,200 „ — „ |
| VIII. | a) Dienstgebäude und deren Einrichtungen . . . . | 235,753 fl. | |
| | b) Verschiedene Bahnhof-Einrichtungen, Einfriedigungen, Weganlagen, Pflasterungen ꝛc. . . . . | 71,247 „ | |
| | c) Ausstattung und Einrichtung der Werkstätten . . | 33,000 „ | |
| | Zusammen . . . . . | | 340,000 „ — „ |
| | Zu übertragen . | | 4,301,003 fl. 45 kr. |



Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Uebertrag . . | 4,301,003 fl. 45 kr. |
| IX. Anschaffung des Fahrmaterials . . . . . | 650,000 „ — „ |
| X. Telegrapheneinrichtung, Uhren, Glocken, Signale, provisorische und Betriebseinrichtungen ꝛc. . . . . | 36,600 „ — „ |
| XI. Verzinsung des Baucapitals während drei Jahren zu 4 Procent. Für die Verwaltung und Bauleitung, Steuern, Umlagen, Remisen und allgemeinen Reservefond . . . . . | 562,396 „ 15 „ |
| Summa . . | 5,550,000 fl. — kr. |

Es unterliegt jetzt schon keinem Zweifel mehr, daß manche bedeutende Ersparnisse gegen die Voranschläge erzielt werden können, durch nähern Bezug tauglichen Baumaterials, durch Verlegung der Linie im Einzelnen an stark geneigten Berghängen, durch Anwendung kleinerer Curven ꝛc., wodurch die Auftrags- und Abtragsmassen mehr ausgeglichen und bedeutend vermindert werden können.

Unterziehen wir einzelne Titel einer nähern Prüfung:

Tit. I. Grunderwerb. Die Bahn, welche zwischen Kaiserslautern und der untern Eselsmühle eine große Strecke durch Staats-, Gemeinde- und Privatwald zieht, nimmt im Ganzen eine Fläche ein von 16,610 Aren oder 480⅛ Tagwerk. Unter Anziehung des gegenwärtig hohen gemeinen Werthes der Güter je nach ihrer Lage von 400 bis 1000 fl. per Tagwerk und bei einem weitern Zuschlage von 30 Procent der ganzen Summe für zu leistende Minderwerthe und Expropriationskosten wird die Grunderwerbung sich belaufen auf „ . . . . . 329,400 fl.

und es dürfte diese Summe nicht zu niedrig gegriffen sein, als durch die in Aussicht gestellten Verlegungen an einzelnen steilen Bergabhängen durch die erzielten Massenminderungen bei den weit ausschlitzenden Abtragsböschungen auch bedeutende Flächenminderungen stattfinden.

Tit. II. Erd- und Planirarbeiten. Unter Rücksichtnahme auf das vorherrschende Rothtodtliegende und den schweren Boden überhaupt hat man zur größern Haltbarkeit des Bahnkörpers, abweichend von den übrigen pfälzischen Bahnen, eine Normalbreite von 8,20 Meter, die Tiefe der Bahngräben zu 0,84 Meter angenommen.

Faßt man nun in's Auge, daß sämmtliche Dämme bei 1½maliger Böschung bei je 7 Meter Höhe, die Einschnitte hingegen durchschnittlich ebenfalls 1½malige, bei vorkommender ¾maliger Böschung aber auf je 5 Meter Tiefe, eine 0,90 Meter breite geneigte Berme erhalten; daß ferner sämmtliche tiefere Felseinschnitte der Sicherheit halber mit ¾- und ⅛maliger Böschung veranschlagt sind, während alle Erdeinschnitte auf den übrigen pfälzischen Bahnen nur mit ¾maliger Böschung, die Felseinschnitte hingegen bei verengtem Profile durchschnittlich mit kaum ⅛maliger Böschung ausgeführt wurden, so ist es augenscheinlich, daß selbst bei weniger festem Gestein durch Verengung des Profils und steiler Böschungen, unbeschadet der Solidität der Bahn, nicht unbeträchtliche Minderarbeiten erzielt werden können. Ueberdieß ist bei Anfertigung der Kostenanschläge den hohen Preisen der Lebensmittel und Taglöhne gebührende Rechnung getragen und durchschnittlich höhere Preise als bei den bisher in der Pfalz gebauten Bahnen angenommen worden.

Tit. III. Kunstarbeiten, Stütz- und Futtermauern. Mit Ausnahme der Brücke über die Alsenz bei Langmeil, welche zwei halbkreisförmige Bogen von je 12 Meter Lichtweite und eine Lichthöhe von 11,00 Meter erhält, beschränken sich die Kunstbauten auf eine Brücke mit Durchfahrt von 8,50 Meter Lichtweite über die Alsenz; eine Brücke mit 7,00 Meter Lichtweite über die Gerbach; 14 Viaducte von 8 Meter bis 12 Meter Lichtweite, 36 Brücken und Durchfahrten von 4 bis 6 Meter und 60 Objecte von 0,50 bis 3,00 Meter Lichtweite.

Digitized by Google

Tit. IV. Unterbau. Zur besseren Conservirung der Schwellen hat man den Unterbau 3,10 Meter breit veranschlagt und auf gutes, bekannt gewesenes, selbst aus entfernter gelegenen Orten zu beziehendes Material Rücksicht genommen. Ueberall wo der Bahnkörper aus Sandsteinen oder aus sonstigem, Wasser durchlassenden Materiale gebildet wird, genügt eine Breite von 3,00 Meter vollkommen. Die schnell abwechselnden Bodenbildungen in der Nähe des Donnersberges und der Bahn selbst begründen die Annahme, daß durch Schürfungen nähere Materialbezugsorte gewonnen werden und der Baucasse auch hier nicht unbeträchtliche Vortheile gegen die Voranschläge erwachsen.

Tit. VI. Oberbau und Ausweichen. Unter Berücksichtigung des hohen Preises von Eichenholz wurde die Schwelle zu 3 fl. per Stück angenommen, obgleich die Pfälzische Ludwigsbahn die Lieferungen für das zweite Geleise und für die Maxbahn um 2 fl. 12 kr. verdungen hat. Die Schienen auf den pfälzischen Bahnen wiegen 66 Pfund oder 33 Kilos per laufenden Meter. In Berücksichtigung der vorkommenden Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Donnersberger Bahn hat man Schienen von 70 Pfund oder 35 Kilos und die bei den letzten Accorden fixirten Preise für Oberbaumaterialien in den Voranschlag aufgenommen. Nach diesem kommt der laufende Meter Oberbau, als Schwellen, Schienen, Befestigung und Adjustiren des Geleises incl. aller Nebenleistungen auf 17 fl. 24 kr. zu stehen.

Bei der Rhein-Nahe-Bahn war der laufende Meter zu 18 fl. 37 kr. veranschlagt, durch Revision aber auf 14 fl. 23 kr. für das Hauptgeleise und zu 13 fl. 56 kr. für die Seitengeleise in den Stationen festgesetzt. Im Vergleiche zur Nahe-Bahn ist der Oberbau sohin um 21 Procent höher veranschlagt, und stehen auch hier unter günstigen Verhältnissen Ersparnisse in Aussicht.

Tit. IX. Anschaffung des Fahrmaterials. Ohne hier auf einen detaillirten Nachweis über den Bedarf von Maschinen und Wagen verschiedener Art für die 6,25 Meilen lange Donnersberger Bahn näher einzugehen, glauben wir die Hinlänglichkeit der im Voranschlage hiefür entzifferten Summe von 650,000 fl. durch Hinweis auf andere und nahe gelegene Bahnen am besten darzuthun.

Nehmen wir die definitiven Voranschläge der übrigen pfälzischen Bahnen zur Hand, so finden wir, daß für die Pfälzische Ludwigsbahn von Bexbach bis Ludwigshafen bei einer Länge von 15,57 Meilen die Summe von 940,000 fl., für die 2,95 Meilen lange Strecke von Ludwigshafen nach Worms 230,000 fl. und für die 6,1 Meilen lange Maxbahn 600,000 fl. vorgesehen waren. Während eines sechsjährigen Betriebes wurde in Folge der stets zunehmenden Frequenz das Fahrmaterial bis nahezu auf 2 Millionen erhöht.

Die Rhein-Nahe-Bahn postulirte hiefür bei der in Aussicht gestellten außerordentlichen Frequenz und einer Bahnlänge von 16,32 Meilen die Summe von 634,080 Thaler oder circa 1,110,000 fl. Nach einer neueren Revision, welcher ebenfalls die neueren Erfahrungen der Pfälzischen Ludwigsbahn zu Grunde lagen, wurde diese auf 839,700 Thaler oder auf circa 1,470,000 fl. erhöht.

Da die Donnersberger Bahn nur 6,25 Meilen lang ist, so kann wohl auch hier kein Zweifel hineingelegt werden, daß die Summe von 650,000 fl. nicht allein zur ersten Anschaffung des nothwendigen Fahrmaterials, sondern auch zu einer späteren, durch erhöhte Frequenz nothwendig werdenden Vermehrung den Betriebsmittel vollkommen ausreichend ist.

Tit. XI. Verzinsung des Baucapitals, Verwaltung, technische Leitung, allgemeiner Reservefond ꝛc. Bei einer Bauzeit von 3 Jahren wird die Verzinsung des Baucapitals von 4,987,600 fl. zu 4 Procent einen Fond von circa . . . . . 250,000 fl. — kr. erfordern.



Digitized by Google

Für die technische Direction, Besoldung der Ingenieurs, Bureaukosten ꝛc. wurden bei der Ludwigsbahn 1⅞₀ Procent und bei der Maxbahn 1⅝₀ Procent des Baucapitals verausgabt.

| | |
|---|---|
| Nehme man hier 2 Procent des reinen Baucapitals mit circa . . . . . | 100,000 fl. — kr. |
| Für Verwaltung, Steuern, Umlagen, Remisen ꝛc. einen gleichen Betrag von . . | 100,000 fl. — kr. |
| So bleiben zur Ergänzung des in den Voranschlägen entzifferten Gesammtbetrages von 5,550,000 fl. noch . . . . . | 112,396 fl. 15 kr. |

für den allgemeinen Reservefond und unvorhergesehene Fälle.

---

# Rentabilität.

## A. Einnahmen.

Nach näheren statistischen Erhebungen, deren in der Einleitung erwähnt ist, werden auf der Bahn befördert werden:

| | | |
|---|---|---|
| I. Kohlen für den Localbedarf, die Gienanth'schen Werke und für die hessischen Bezirke, einschließlich des Bedarfs von 310 Brennereien, 33 Ziegeleien, 30 Bierbrauereien und 115 sonstiger industrieller Gewerbe . . . . . | 2,000,000 Ctr. | |
| Torf . . . . . | 200,000 „ | |
| Holz . . . . . | 400,000 „ | |
| Kalksteine . . . . . | 1,500,000 „ | |
| Eisenerze . . . . . | 200,000 „ | |
| Basaltsteine . . . . . | 100,000 „ | |
| Glas, Klebsand, Erde, welche von Hettenleidelheim, Lautersheim, Heuberg und Albsheim in die Fabriken nach Frankreich gehen . . . . . | 500,000 „ | |
| Gyps . . . . . | 90,000 „ | |
| Summa | 4,990,000 Ctr. | |
| per Centner zu 3½ kr. . . . | | 291,083 fl. 20 kr. |
| II. Frachtgüter und Colonialwaaren für den Localbedarf ꝛc. . . . | 150,000 Ctr. | |
| Wein, Branntwein, Oel ꝛc. . . . . | 145,000 „ | |
| Getreide, Reps, Kartoffeln ꝛc. . . . . | 1,200,000 „ | |
| Vieh . . . . . | 15,000 „ | |
| Eisen . . . . . | 40,000 „ | |
| Summa | 1,550,000 Ctr. | |
| per Centner zu durchschnittlich 3½ kr. . . . | | 90,416 fl. 40 kr. |
| Zu übertragen . . | | 381,500 fl. — kr. |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| | Uebertrag . . | 381,500 fl. |
| III. Durchgehende Frachtgüter, als Colonialwaaren und Fabrikate | 1,000,000 Ctr. per Centner zu 7 kr. . . | 116,666 fl. |
| IV. Personen. Täglich 1200 Personen, zu 30 kr. durchschnittlich (438,000 Personen) | . | 219,000 fl. |
| | Zusammen . . | 717,166 fl. |
| Hierzu die Einnahmen für Gepäcke, Equipagen, Ertrag aus dem Kohlenplatze, Provisionen und Zinsen ꝛc. nach der Ludwigsbahn mit circa . . . . . | | 25,834 fl. |
| | Totalsumme der Einnahmen . . | 743,000 fl. |

## B. Ausgaben.

| | |
|---|---|
| Die Betriebs-Auslagen wegen den größeren Steigungen angenommen zu 38 Procent . | 320,340 fl. |
| Bleibt Rest . . | 422,660 fl. |

welches einer Verzinsung des Baucapitals ad 5,550,000 fl. zu 7½ Procent entspricht.

Für den Fall des oben erwähnten Anschlusses der Bahn bei Hochspeyer würde durch Verminderung des Baucapitals um nahezu eine halbe Million sich die Rente auf circa 8½ Procent erhöhen.

# Schlußwort.

Die Daten zur Beurtheilung der Zweckmäßigkeit und Einträglichkeit einer Donnersberger Bahn liegen vor. Von Sachverständigen und gewissenhaften Händen erhoben und zusammengestellt, geben sie uns die Zuversicht, daß ein Unternehmen, welches uns mit der Wohlfahrt unserer Provinz und dem Interesse der Pfälzischen Ludwigsbahn gleich enge verflochten und mit allen Bedingungen des Gedeihens ausgestattet scheint, auch in den Augen einer Regierung, die jedes Landes-Interesse so wohlwollend und einsichtig zu hüten und zu fördern weiß, und nicht minder der Meinung der zunächst betheiligten Pfälzischen Ludwigsbahn und der unternehmenden Capitalistenwelt die gleich günstige Beurtheilung finden wird.

Kirchheimbolanden, im Juni 1863.

**Das provisorische Comité:**

**C. Reinheimmer**, Bürgermeister. **Th. Ritter.** Dr. **Wolf. C. A. Ritter. Friedrich Lennig. Ferdinand Freiherr von Gagern. C. Gießen. Koch. H. Becker. W. Ritterspach**, Adjunct.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google